



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Abteilung Umweltrecht

Beilage AF

Beilagen
BD2-V-32016/070-2008
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Bürgerservice-Telefon 02742-9005-9005
In Verwaltungsfragen für Sie da. Natürlich auch außerhalb
der Amtsstunden: Mo-Fr 07:00-19:00, Sa 07:00-14:00 Uhr

Bezug	BearbeiterIn	(0 27 42) 9005	Durchwahl	Datum
RU4-U-229/002-2008, RU4-U-229/020	Dipl.-Ing. Johannes Schindlbauer	11733		16. März.2010

Betrifft

Land Niederösterreich; B25 - Umfahrung Wieselburg, Ansuchen um Genehmigung gemäß §§ 5 und 17 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, UVP-G 2000; Überprüfung der Projektunterlagen auf Vollständigkeit
B25 UF Wieselburg, Antwort von ST3 auf Stellungnahmen und Einwendungen
RU4-U-229; B25, Umfahrung Wieselburg; Auflagenkatalog

Verkehrstechnische Stellungnahme

Mit e-mail vom 3. Februar 2010 gerichtet an den Bearbeiter ersucht die Abteilung Umweltrecht (RU4) die von der Marktgemeinde Petzenkirchen zur zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswertungen aufgeworfenen Fragen / Unklarheiten zu beantworten bzw. zu beurteilen. Weiters ergeht die Frage, ob sich dadurch die gesamte Beurteilung des Vorhabens ändert. Es wird um Stellungnahme per e-mail bis 19. Februar 2010 ersucht.

Die Stellungnahme der Marktgemeinde Petzenkirchen wurde von den Rechtsanwälten Hochleitner und Ransmayer verfasst.

Zu Punkt 1.6.Lärm:

Seite 10, letzter Satz

Zur „Frage an den ASV für Verkehrstechnik: Wie würde sich das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der beabsichtigten Straße verändern, wenn diese vom ASV „L“ „empfohlenen“ Maßnahmen tatsächlich umgesetzt werden würden?“ wird festgestellt, dass es sich offenbar nicht um Angelegenheiten der StPO, wie dies vom Einschreiter dargestellt wird, sondern um Angelegenheiten der StVO handelt (LKW-Fahrverbot). Derartige Maßnahmen werden nicht im UVP-Verfahren, sondern in einem Verfahren nach der StVO abgehandelt. Über ein ev. Ergebnis kann vor einer derartigen Verhandlung nicht gemutmaßt werden.

Seite 11, 2. Absatz:

„Frage an den ASV „V“: Wie sinnvoll wäre aus verkehrstechnischer Sicht eine solche Auflage?“

Die Prüfung der Notwendigkeit für Fahrverbote ist in einem Verfahren nach der StVO und nicht im UVP-Verfahren zu beurteilen.

Zu Punkt 1.13 Schutzgut Verkehr:

Seite 16 Absatz 1 bis 4

Zu den ersten vier Absätzen auf Seite 16 ist festzustellen, dass es sich bei den Grundlagen um veröffentlichte Unterlagen handelt (siehe Literaturverzeichnis Seite 33). Die Grundlagen sind in anderen Verfahren und durch die beteiligten Zivilingenieure erstellt und es ist daher davon auszugehen, dass diese nicht fehlerbehaftet sind. Die Unterlagen sind in der Einlage 0201 angeführt (Seite 2 und im Literaturverzeichnis Seite 33) und können eingesehen werden. Wenn Unklarheiten über die verwendeten Daten bestehen würden, könnten diese Unterlagen von jedermann eingesehen werden. Zur Beurteilung ist die Einsicht nicht erforderlich.

Seite 16, Absatz 5-7

Hier wird vorgebracht, dass die Projektwerberin das ggstl. Untersuchungsgebiet für das Verkehrsrechenmodell in folgender Form definiert: „Das Untersuchungsgebiet umfasst in verkehrlicher Hinsicht jenen Raum, in dem die im Raum Wieselburg auftretenden Fahrten Quelle oder Ziel haben“. Es wird nun die Frage gestellt, warum das Verkehrsmodell auf Quell- und Zielverkehr beschränkt und der Durchgangsverkehr außer Acht gelassen wird“.

Aus verkehrstechnischer Sicht wird darauf hingewiesen, dass es sich dabei nur um die örtliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes handelt und nicht um eine inhaltliche Abgrenzung, in dem der Durchgangsverkehr nicht enthalten wäre. Für das Verkehrs- und Rechenmodell wurde sehr wohl auch der Durchgangsverkehr berücksichtigt.

Seite 16, die letzten 3 Absätze

Hiezu wird vorgebracht, dass der ASV „V“ nicht – wie in der Stellungnahme angeführt – die Planung der Knotenpunkte (Mehrzahl) kritisch beleuchtet hat, sondern nur jenen Knotenpunkt am südlichen Ende der Umfahrung für den dort geplanten Kreisverkehr. Es ist somit die weitere Fragestellung an den ASV „V“: „Bedeutet dies im Ergebnis Stau bei den Knotenpunkten?“ nur auf den einen Knotenpunkt am südlichen Ende der Umfahrung zu reduzieren

Die Ausführungen sind nicht auf das Ereignis Stau auf dem Knotenpunkt festzumachen, sondern ist durch die Planung eines Kreisverkehrs in dieser speziellen Situation ein nicht optimaler Verkehrsablauf gemeint.

Seite 17, Absatz 2

Die mehrfach angeführte verbale Aussage „Die vorgelegten Unterlagen bzw. das Projekt entsprechen „grundsätzlich“ dem Stand der Technik und Wissenschaft“ ist festzustellen, dass - wie bei dem Kreisverkehr bereits im Gutachten angeführt - zwar der Kreisverkehr der RVS entspricht, dass aber in diesem Fall z.B. ein nicht optimal Verkehrsablauf zu erwarten ist.

Seite 17, Absatz 4 und 5

Hiezu ist festzustellen, dass das Programm „VISUM“ in der Version 11 besteht. Im Internetauftritt der Herstellerfirma (wird angegeben, dass die Version 11 derzeit nur eine beschleunigte Berechnung mit demselben Rechenverfahren wie in der Version 10 aufweist. Weiters ist in der Version 11 auch ein neuer Algorithmus „Linear User Cost Equilibrium (LUCE)“ enthalten. Dabei handelt es sich aber um einen Prototyp, der sich in der Probe- und Entwicklungsphase befindet und kann daher derzeit noch nicht vom Stand der Technik gesprochen werden.

Aktueller Stand

Zum jetzigen Zeitpunkt (Mai 2009) läuft die Kernmethode stabil genug um sie unseren Anwendern zur Verfügung zu stellen. Es fehlen aber noch einige Hilfsfunktionen und die Umlegungsanalysemethoden müssen noch für LUCE optimiert werden. In dieser Phase stellt PTV LUCE als Prototypen in VISUM 11 zur Verfügung, was hauptsächlich Erprobungszwecken dienen soll. LUCE läuft mit echten Netzen, aber gegenwärtig noch mit technischen Einschränkungen: die Umlegungsanalysen (Kenngrößenbestimmung, Wegelisten, Matrix-Schätzung, ...) sind noch nicht verfügbar.



Gegenwärtig basieren alle diese Funktionen auf explizit gespeicherten Wegen. LUCE belastet - durch die verbesserte Proportionalität - jedoch zu viele Wege, als dass sie sich explizit speichern ließen. Zwar ist der Prototyp deshalb gegenwärtig für reale Projekte kaum nutzbar, doch können Sie schon jetzt Streckenbelastungen, Gaps und Laufzeiten vergleichen, um einschätzen zu können wie sich die Bearbeitungszeiten in der Zukunft verringern werden. Wir sind bestrebt, die meisten dieser Einschränkungen mit den Bugfixes für VISUM 11 aufzuheben, d.h. noch vor dem nächsten größeren Release.

QUELLE

Gentile G. (2009), Linear User Cost Equilibrium: a new algorithm for traffic assignment, submitted to Transportation Research B.

optimieren müssen. Sie können uns dabei helfen, indem Sie sich an die VISUM-Hotline wenden und uns Instanzen nennen, bei denen VISUM ungewöhnlich lange Laufzeit oder viel Speicherplatz benötigt.

Mit dem nächsten größeren Release soll LUCE das Standard-Umlegungsverfahren in VISUM werden.

Kontakt
PTV AG
Geschäftsfeld Traffic
Stumpfstraße 1,
76131 Karlsruhe
Deutschland
Tel.: +49 721 9651 - 300
Fax: +49 721 9651 - 562
E-Mail: info.vision@ptv.de
Internet: www.ptvag.com

(Aus dem Internetauftritt der Firma PTV)

Seite 17, vorletzter und letzter Absatz; Seite 18; Seite 19; Seite 20 bis zu Beginn Kapitel 1.14

Aus verkehrstechnischer Sicht ist hiezu festzustellen, dass die Aussage „Im Zusammenhang mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen wurde vom ASV „V“ in der mündlichen Verhandlung die Ansicht vertreten, dass die prognostizierten Verkehrsaufkommen in keinerlei Hinsicht einer „Schwankungsbreite“ unterliegen. (Siehe Beilage 7 zur VHS)“ so nicht richtig. Die Beilage 7 zur Verhandlungsschrift wurde nicht vom ASV für Verkehrstechnik verfasst, sondern vom jetzigen Einschreiter und zwar so wie es der Einschreiter offensichtlich missverstanden hat.

Es wird neuerlich darauf hingewiesen, dass die Prognose aufgrund von anerkannten Werten, anerkannten Rechenmethoden und einem anerkannten Verfahren mit höchster Sorgfalt durchgeführt wurde. Eine „Schwankungsbreite“ ist, wie dies bereits anlässlich der Verhandlung und in der Niederschrift festgestellt wurde, nicht wissenschaftlich fundiert nicht anzugeben und ist dies auch in der Literatur und Wissenschaft so anerkannt.

Zu der Aussage, dass es sich um eine wahrscheinliche Zukunft handelt, ist festzustellen, dass dies aus der heutigen Betrachtungssituation erfolgt und hat die Wahrscheinlichkeit

nichts mit einer ziffernmäßigen Angabe zu tun, sondern sind für den Begriff „wahrscheinlich“ nachfolgende Synonyme angegeben:

- aller Voraussicht/Wahrscheinlichkeit nach, bestimmt, gewiss, höchstwahrscheinlich, mit [ziemlicher] Sicherheit, nach menschlicher Voraussicht, sicher, ...(<http://www.duden.de>)
- glaubhaft, mutmaßlich, möglich, denkbar (<http://www.woxikon.de/>)
- anscheinend, höchstwahrscheinlich, mutmaßlich, möglicherweise, sicherlich, vermutlich, vielleicht, voraussichtlich, wohl(<http://wortschatz.uni-leipzig.de>)

Abschließend wird festgestellt, dass sich aus verkehrstechnischer Sicht durch die aufgeworfenen Fragen an der Gesamtbeurteilung nichts ändert

Dipl.-Ing. S C H I N D L B A U E R
Gutachter

elektronisch unterfertigt